



Tid Onsdagen den 19 oktober 2011 kl 16.30 – 16.55

Plats Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat Onsdagen den 19 oktober 2011

Ulla Hamilton

Martin Hansson

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Datevig Mardirossian Lönn (M)

Annika Davidsson (M)

§§ 7 - 20

Mark Klamberg (FP)

Jonas Naddebo (C)

Annika Ödebrink (S)

Oskar Levin (S)

Martin Hansson (MP)

Kajsa Stenfelt (V)

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M)

för Daniel Valiollahi (M)

Inga-Lill Larsson (M)

för Annika Davidsson (M) §§ 1- 6

Jimmy Lindgren (S)

för Malte Sigemalm (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

för Emilia Hagberg (MP)

Övriga ersättare:

Charlotta Schenholm (FP)

Jesper Svensson (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Maria Antonsson (MP)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Louise Bill, Mats Cronqvist, Ted Ell, Åse Geschwind, Lars Jolérus, och Ulla Ritzén samt biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén från roteln.

§ 8

Förstudie Spårväg Syd. Svar på remiss

Dnr T2011-330-03959

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 september 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), Annika Ödebrink m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Martin Hansson m.fl. (MP) föreslår följande:
 - 1 Att kontoret som svar på remissen rekommenderar att man skyndsamt går vidare med projekteringen av Spårväg syd.
 - 2 Att vidare anföras

Planeringen av ny kapacitetsstark spårtrafik i Stockholmsområdet släpar efter. Den spårburna trafiken bl.a. i den södra länshalvan är idag kraftig eftersatt. För att kunna skapa ett hållbart resande i regionen, avlasta trafiken in mot city samt erbjuda alternativ till bilen är spårburna tvärförbindelser en absolut nödvändighet. Spårväg Syd är en mycket viktig spårförbindelse som ska prioriteras och igångsättas så snart det är praktiskt möjligt. Anläggningen av spår tar lång tid och i avvaktan på att Spårväg Syd blir färdig bör en satsning snarast göras på snabba direktbussar på den föreslagna spårsträckan.

Bygget av tvärbanan för ca tio år sedan visade med all önskvärd tydlighet att dessa tvärförbindelser är en given succé med omfattande resandeunderlag. Även inför bygget av tvärbanan visade prognoserna att resandeunderlaget skulle bli betydligt lägre än vad det sedan blev. SL borde ta lärdom av dessa tidigare räknemissar och inte förlita sig på sina prognoser som innehåller flera brister. Bland annat tas inte hänsyn till den så kallade spårfaktorn samt att beräkningarna utgår ifrån de resealternativ invånarna i södra Stockholm och på Södertörn har idag. Vid fler spår väljer även fler att använda dessa färdmedel. På samma sätt som fler vägar genererar ökad biltrafik. Även vid planeringen av tunnelbanan på 40-talet sa prognoserna att denna inte skulle bli lönsam. För att komma tillrätta med stadens omfattande trafikproblem behöver vi agera proaktivt och visionärt. Just resor i det tvärregionala snittet har lägst kollektivtrafikandel och därför är det särskilt angeläget att här göra satsningar på spårburen kollektivtrafik.

Alternativet med dragning söder om E4:an är idag att föredra framför dragningen norr om. Alternativen mellan Älvsjövägen i norr och Vantörsvägen är svårare att avgöra och här bör framtida utredningar fälla avgörande. I den

fortsatta planeringen är det mycket viktigt att man ser till att barriäreffekterna blir så små som möjligt, samt att dessa redovisas i förhållande till de olika sträckningsförslagen. Det smärre intrånget i Glömstaskogen kan vara godtagbart. Men av stor vikt här är att detta inte medför vidare exploatering av skogen. Det behöver säkerställas att andra kringexploateringar i denna del av skogen inte sker med anledning av spårdragningen.

Konsekvenserna för olika depålågen måste snarast fördjupas. Nämnden önskar ett öppet och brett samrådsförfarande där tid ges för allmänheten att delta i dialogen så att risken för överklaganden minimeras.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), Annika Ödebrink m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V).

Reservation

Martin Hansson m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) enligt följande:

Det är positivt att SL aktivt utreder förstärkningar av tvärgående förbindelser i staden och angränsande kommuner, då Stockholms kollektivtrafiksystem idag präglas av radiala förbindelser. Tvärgående förbindelser har i sammanhanget goda möjligheter att avlasta delar av det centrala kollektivtrafiksystemet och förbättra kommunikationerna i Söderort.

Stockholms södra delar samt Södertörn som helhet är beroende av en väl fungerande kollektivtrafik. Det behövs för att skapa goda möjligheter till resande mellan regionens alla delar men också för att skapa bärighet i området som sådant. Genom att binda samman Stockholms södra delar med tvärförbindelser möjliggör man nya resemönster men också underlag för boende och företagande i en del av Stockholm som behöver både delar.

SL:s förstudie kommer fram till att det i dagsläget inte finns ett samhällsekonomiskt lönsamt resandeunderlag för att bygga Spårväg Syd och det är självklart att de i sin prioritering av olika projekt måste ta hänsyn till den samhällsekonomiska nyttan. Vi är dock oroliga för att SL:s prioriteringar är alltför snäva. Berörda kommuner, inklusive Stockholm, bör därför vara tydliga i planeringen av kommande bebyggelse så att den görs i anslutning till en blivande spårväg så att den samhällsekonomiska nyttan ökar och därmed blir mer försvarbar. För att bereda marken för en förväntad resandeökning i takt med att området utvecklas och i avvaktan på en utbyggnad av Spårväg Syd bör SL omgående utreda förstärkt busstrafik längs den aktuella sträckan.

Spårväg Syd skulle betyda mycket för utvecklingen för Stockholms södra delar samt berörda kommuner på Södertörn. I dag pendlar många från länets södra delar för att arbeta i länets norra. En bättre utbyggd tvärgående kollektivtrafik skulle möjliggöra för affärsutveckling och därmed även för befolkningsökning. Två fenomen som förutsätter och är beroende av varandra.

Det är vår förhoppning att SL, tillsammans med andra berörda parter, tar hela söderorts framtida utveckling i beaktande i den fortsatta utredningen av behovet av bättre tvärförbindelser i området. I takt med att bebyggelsen ökar kommer också behovet att goda kommunikationer att öka. Flera tvärförbindelser är en viktig beståndsdel i Söderorts utveckling.

Särskilt uttalande lämnas av Annika Ödebrink m.fl. (S) enligt följande:

Södertörn behöver en bra och effektiv kollektivtrafik. Det kan innebära en spårvägslösning. Frågan har utretts under minst tio år och nu verkar det vara så att frågan kan falla på ett för dåligt resandeunderlag. Beräkning av resandeunderlaget borde ha utretts mycket tidigare och om det i det falla visat sig vara för lågt låtit hela frågan om Spårväg Syd bero. Så är icke fallet. Utredningarna har fortsatt fram till dags datum.

Ett näraliggande exempel på hur fel beräknar av antal resande är, var när man från SL sida gjorde beräkningar för hur stor resandet skulle bli med tvärbanan. Tvärbanan blev en succe och SL hade fel i sin beräkning. Vad indikerar att de uträkningar som i dag presenteras stämmer med ett framtida resande antal.

De regionala skillnaderna i Stockholm görs alltmer tydliga i trafikpolitiken.

Vi kan i dag konstatera att följande utveckling sker:

- Dubbelspår längs hela Roslagsbanan,
- Tvärbana till Solna och Kista
- Spårförbindelse till Nya Karolinska,
- Spårväg city till Ropsten samt rustning av Lindingöbanan,
- Planering pågår för vidare för utbyggd Roslagsbana till Arlanda som nästa år även ska få en ny pendeltågslinje.
- På södra sidan byggs dubbelspår på Nynäsbanan och mellan Södertälje hamn – centrum

I den regionen som Spårväg Syd planerats för under tio års tid förordas nu busslinje, pga av osäkerhet i resandeunderlaget. Frågan är tex hur resandeunderlaget utgjorde en viktig faktor för Spårväg City, där man idag satsat 5 miljarder på en spårbunden trafiklösning som måste byggas om i och med att sträckan förbi Värtan är ett provisorium.

Särskilt uttalande lämnas av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

Som kontoret påpekar har i RUFS 2010 områdena Flemingsberg, Kungens Kurva/Skärholmen ansetts vara stadskärnor med stark utvecklingspotential.

Då efterlyser vi ett mer långsiktigt perspektiv, där större hänsyn tas till de strukturerande effekter som ges av en spårvägs- eller trådbussutbyggnad på sträckan Flemingsberg-Masmo-Skärholmen/Kungens Kurva-Fruängen-Älvsjö

Spårväg Syd handlar inte enbart om att tillgodose behovet av resor eller öka kollektivtrafikandelarna i området, utan också om att utveckla en eftersatt del av Stockholmsregionen.

Om länet ska växa i enlighet med de planer som ges av den regionala utvecklingsplanen, måste investeringar göras i länets södra delar.

Genom en satsning på en strukturerande kollektivtrafik attraherar man nya exploateringar på ett annat sätt än med en reguljär busslinje.

Ersättaryttrande

Göran Oljeqvist (KD) instämmer i särskilt uttalandet av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C).

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
